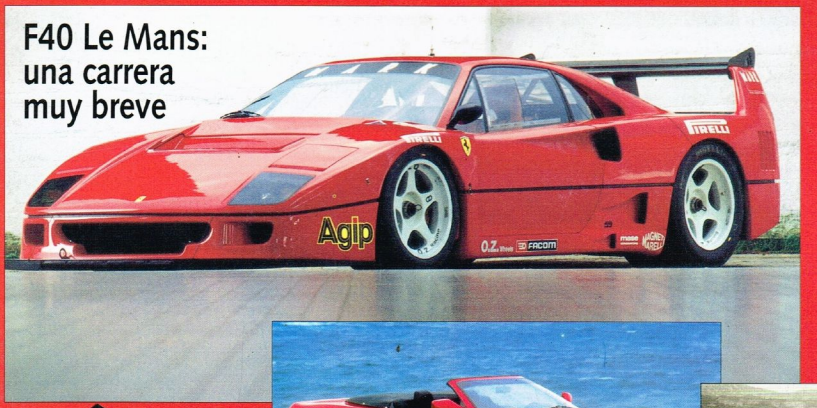
# EL MITO

3

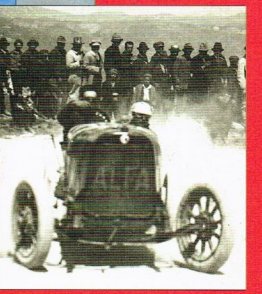
# Ferrari

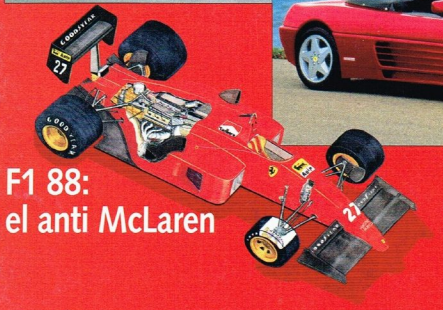
*Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño*




F40 Le Mans: una carrera muy breve

La historia de Enzo Ferrari: sus primeros años como piloto





F1 88: el anti McLaren

348 Spider, el sueño americano

PLANETA DeAGOSTINI

# EL MITO Ferrari

**n. 3**

*Dirección:* Marco Drago, Pietro Boroli

*Dirección Editorial General:* Mario Nilo
*Dirección Editorial áreas Hobby y Música:* Alberto Pietroboni

*Jefe de Redacción:* Michele Nuzzo
*Redacción:* Raoul Radice
*Secretaría de Redacción:* Luciana Ghilardi
*Coordinación Técnica:* Gabriele Caglio

*Dirección Area Video:* Marina Sejmand

*Realización:* Mediaspeed s.r.l.
*Dirección de Redacción:* Luca Grandori
*Redacción:* Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
*Realización Gráfica:* Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
*Texto:* Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

**La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.**

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

*Fotografía: Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Folletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari°.*

*Diseño: Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
*Presidente Ejecutivo:* Julio Roberto Pérez
*Director General Coleccionables:* Pedro Esteban Pascual
*Gerente de Producción:* Alejandro Luciani
*Coordinación General:* Alejandro Ulloa

*Traducción:* Vito de Palma
*Colaboradores:*
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
*Fotocromía:*
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 482-0655 y 482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en agosto de 1998

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 1 950-49-0030-8

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Anselmo L. Morvillo

**EL MITO FERRARI**

*Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.*

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

# LAS FERRARI DE COMPETICION

## LAS MONOPLAZA F1

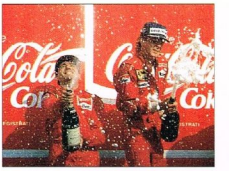
# F1 87/88C, el último turbo

1988: en el año de la muerte de Enzo Ferrari, Berger logra el tercer lugar detrás de los pilotos McLaren, Senna y Prost. Termina la era de la sobrealimentación.

En 1988 los motores turbo tuvieron que enfrentar restricciones reglamentarias muy severas, adoptadas para equilibrar la relación entre los propulsores sobrealimentados (1.500 $cm^3$) y aspirados (3.500 $cm^3$), que en 1987 volvieron a ser permitidos.

### EN 1988 EL DESAFIO ES TURBO VERSUS ASPIRADOS

La Federación Internacional de Automovilismo (FIA) limitó a 2,5 atmósferas (en 1987 eran cuatro) la máxima presión de sobrealimentación del turbo, reduciendo además la capacidad máxima de los tanques a 150 litros. Los motores perdieron de ese modo mucha potencia, y bajaron de más de 900 a 630 caballos, en configuración de carrera. Con el límite de 150 litros de combustible fue necesario limitar el consumo a no más de 1,5 km/litro.
Para 1988 la Ferrari prefirió

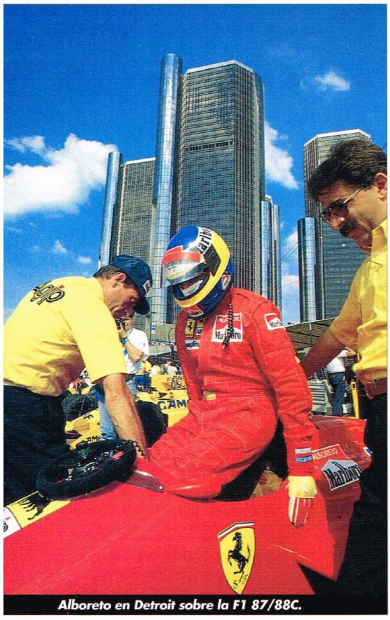


actualizar las F1 87 del año anterior, en vez de realizar una monoplaza completamente nueva. De ese modo evitó tener que correr la pedalera detrás del eje anterior, como hubiera tenido que hacer, según las reglas del 88, con un vehículo nuevo.

### EL MONOPLAZA ES EL MISMO DEL AÑO ANTERIOR

Hay que agregar que Ferrari estaba, en ese momento, trabajando sobre el motor

*Michele Alboreto será quinto en el Mundial al final de la temporada.*



Alboreto en Detroit sobre la F1 87/88C.

## ASI LA RECUERDA BERGER

*"La F1 87/88C no fue penalizada por el excesivo consumo del motor. Lo que nos impidió luchar en igualdad de condiciones con los McLaren-Honda fue un conjunto de factores. Nuestros motores eran pobres de torque en los bajos regímenes y, por eso, hacían difícil el manejo. Tratando de mejorar este defecto, nos veíamos obligados a reducir la potencia del motor, y esto nos impedía utilizar mucha carga aerodinámica en los alerones para no ser demasiado penalizados en las rectas. Pero a su vez esto empeoraba la adherencia en curva. En suma, fue la clásica historia de la serpiente que se muerde la cola, con el resultado de que la Ferrari no logró nunca el equilibrio ideal entre los varios componentes del auto."* **Gerhard Berger**

**A la izquierda, un "pit stop" de Alboreto; abajo, puesta a punto del vehículo de Berger.**

aspirado de doce cilindros para el año 1989. También por este hecho, de ningún modo secundario, se prefirió una simple actualización del auto turbo, para no sobrecargar de trabajo a la Sección de Carreras en la última temporada de los motores turbo. El chasis, proyectado por Gustav Brunner (quien entretanto había dejado a la Ferrari), fue el mismo de la temporada 87. El trabajo más importante que se realizó sobre la F1 87/88C fue sobre el seis cilindros turbo, en función del máximo aprovechamiento del carburante disponible. La potencia máxima del seis cilindros en V a 90 grados era de 630 caballos a 12.200 rotaciones por minuto, en la configuración de carrera.

La reducción de la capacidad del tanque de combustible a 150 litros dejó un espacio detrás del asiento del piloto, que los proyectistas utilizaron para ubicar la central electrónica de gestión de las suspensiones.

## POCOS CAMBIOS EN EL CHASIS PERO MUCHAS MEJORAS EN EL MOTOR

Con respecto al vehículo propiamente dicho, También hubo algunos cambios, en especial en el aspecto aerodinámico. Se volvieron a diseñar los pontones y en su interior se colocaron cambiadores de aire casi un veinticinco por ciento más pequeños que los del año anterior, que se habían vuelto sobredimensionados por la reducción de la presión de sobrealimentación del 6 cilindros turbo. Hubo también nuevas tomas de aire sobre los pontones, y el capot del motor era más bajo y angosto, para mejorar el flujo de aire hacia el alerón posterior. El mismo alerón y el fondo chato eran diferentes de los empleados por la Ferrari de 1987.

## 1988 FUE UN AÑO NEGRO: EN AGOSTO MURIO ENZO FERRARI

El año 1988 pasó a la historia como uno de los más tormentosos en la vida de la ca-

## 1988: LOS RESULTADOS DE LA F1 87/88C

**GP Brasil:** 2° Berger, 5° Alboreto.
**GP San Marino:** 5° Berger.
**GP Mónaco:** 2° Berger, 3° Alboreto.
**GP México:** 3° Berger, 4° Alboreto.
**GP Francia:** 3° Alboreto, 4° Berger.
**GP Alemania:** 3° Berger, 4° Alboreto.
**GP Hungría:** 4° Berger.
**GP Italia:** 1° Berger, 2° Alboreto.
**GP España:** 6° Berger.
**GP Japón:** 4° Berger.
**GP Portugal:** 5° Alboreto.

*El corte muestra cómo el motor V6 permitía pontones esbeltos y aerodinámicos.*

FICHA TECNICA

| | |
|---|---|
| **Motor:** | central y longitudinal, 6 cilindros en V a 90°, diámetro por carrera 81x48,4 mm, cilindrada 1496,43 cm³, compresión 10:1 |
| **Distribución:** | biárbol, 4 válvulas por cilindro |
| **Alimentación:** | inyección electrónica digital Weber Marelli; 2 turbocompresores Garrett |
| **Potencia:** | 620 CV a 12.200 rpm (630 CV a 12.200 rpm en clasificación) |
| **Cuerpo vehículo:** | monoplaza con chasis en fibra de carbono y kevlar en nido de abeja |
| **Tracción:** | posterior, cambio longitudinal de 6 velocidades |
| **Suspensiones:** | ruedas independientes |
| **Neumáticos:** | 13 pulgadas, Goodyear |
| **Dirección:** | cremallera |
| **Frenos:** | discos ventilados de carbono |
| **Dimensiones:** | 4,28/2,12/1,00 m; eje anterior 1,79 m, posterior 1,67 m, distancia entre ejes 2,80 m |
| **Capacidad del tanque:** | 150 litros |
| **Peso:** | 540 kilos |
| **Ejemplares producidos:** | tres unidades |
| **Números de chasis:** | 102, 103 y 104 |

sa italiana. El 14 de agosto falleció Enzo Ferrari y, como si eso hubiera sido poco, el equipo sufrió una serie de renuncias en cadena: las de Harvey Postlethwaite, del experto en aerodinámica Jean-Claude Migeot y del técnico motorista Jean-Jacques His. De ese modo, John Barnard quedó como único responsable de la parte técnica del equipo.

Lamentablemente, la monoplaza F1 87/88C enseguida demostró ser poco competitiva respecto de los McLaren-Honda. La causa fue el motor, que obligó a los pilotos Ferrari a correr casi siempre a la defensiva.

*Arriba, las Ferrari adelante de todos y, a la derecha, Gerhard Berger.*

### POCA COMPETITIVIDAD CAUSADA POR EL MOTOR

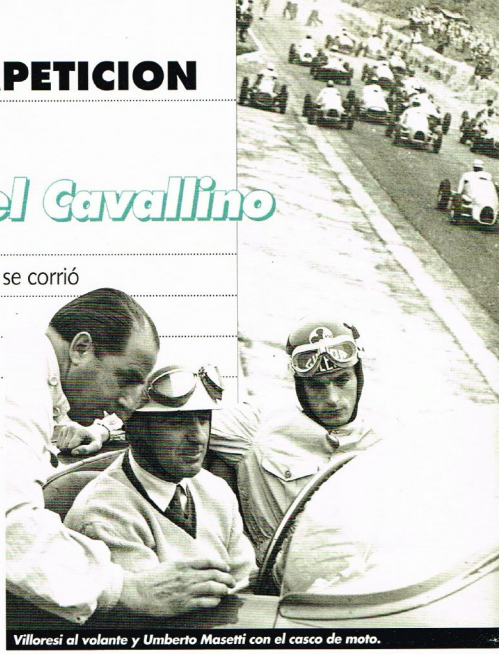
Se le echó la culpa al excesivo consumo, a la indócil erogación de potencia y también a la falta de confiabilidad. El dominio de los McLaren MP4/4 fue claro, y las 15 victorias en 16 grandes premios atestiguaron la superioridad técnica de los autos confiados a Senna y Prost en 1988. Berger, aprovechando un inesperado accidente de Senna a pocos kilómetros de la llegada, ganó un memorable GP de Italia en Monza, delante de Alboreto. Fue el único triunfo de un auto que, de cualquier manera, llevó a Berger hasta el tercer lugar en el Campeonato de Pilotos, en un año de transición para la Fórmula 1, que marcó el cambio de los motores turbo por los aspirados.

# LAS FERRARI DE COMPETICION

## HISTORIA DE LA F1

# 1952 es el año del Cavallino

**Alberto Ascari dominó el primer Campeonato que se corrió con autos de F2. Ganó seis GP. La Ferrari ubicó cuatro autos en los cuatro primeros puestos.**



Villoresi al volante y Umberto Masetti con el casco de moto.

En 1952, el Campeonato del Mundo se disputó con monoplazas de Fórmula 2, que tenían un límite de 2.000 cm³ de cilindrada para los motores aspirados y de 500 cm³ para los sobrealimentados. La Fórmula 2 (el dos indicaba los motores de 2 litros) nació en 1948: la decisión de adoptar estas monoplazas para la Fórmula 1 fue una elección de transición, que derivó del retiro de la Alfa Romeo y de la inexistencia de motores aspirados de 4.500 cm³ o de 1.500 cm³ con compresor.

La Ferrari, luego de los primeros éxitos de 1951, muy pronto se mostró invencible gracias a la 500 F2, una monoplaza con motor de 4 cilindros construido para la ocasión. Fue un éxito ya en el primer Gran Premio, el 18 de mayo en Suiza, con el triunfo de Taruffi.

### 1952: ROCKY MARCIANO REY DEL RING

***Economía:*** *Italia entra en la CECA (Comunidad Europea del Carbón y del Acero).*
***Literatura:*** *Aparecen* El viejo y el mar, *de Ernest Hemingway y* Al este del Edén, *de John Steinbeck. Italo Calvino publica* El vizconde demediado.
***Deporte:*** *XIII Juegos Olímpicos en Helsinki, Finlandia. Rocky Marciano se corona campeón del mundo de los pesos pesados. Umberto Masetti logra el título mundial de motociclismo en la clase 500 cm³.*
***Cine:*** *Se estrena* Candilejas, *de Chaplin.*
***Ciencia:*** *EE.UU. prueba la primera bomba H.*

### EN 1952 ASCARI CORRE TAMBIEN EN LAS 500 MILLAS DE INDIANAPOLIS

Pero en las 500 Millas de Indianápolis Alberto Ascari fue inscrito con una Ferrari 375 con motor de 12 cilindros y 4.500 cm³: su aventura terminó por la rotura del eje de una rueda. El 22 de junio, en Spa-Francorchamps (Bélgica), la carrera fue ganada por Ascari bajo la lluvia,con casi 2 minutos de ventaja sobre Farina.

**A la izquierda, Ascari (número 8) conduce en el GP de Rouen, Francia. A la derecha, Ascari en Nürburgring.**

En el GP de Francia, en Rouen, Ascari logró sin problemas la segunda victoria de la temporada, delante de Farina y Taruffi y con los adversarios rezagados por varias vueltas.

## AL FINAL DE LA TEMPORADA SEIS VICTORIAS PARA ASCARI

La marcha triunfal del piloto milanés de la Ferrari siguió en Silverstone, Inglaterra, el 19 de julio: Ascari dominó otra vez, ganando con una vuelta de ventaja sobre Taruffi. En el Gran Premio de Alemania, en el mítico Nürburgring, Ascari y Farina sobresalieron en las pruebas, pero Ascari tuvo que detenerse en boxes por un problema técnico y, luego de una gran persecución, al final superó a Farina por 14 segundos, ganando su cuarto GP consecutivo del año. El 17 de agosto, en el Gran Premio de Holanda en Zandvoort, llovió y con la pista mojada el Cooper se mostró muy competitivo en la primera mitad de la carrera. Sin embargo, al final ganó otra vez Ascari, delante de Farina y Villoresi, con tres Ferrari en los primeros puestos.

En Monza, el 7 de septiembre, Ascari selló una temporada fantástica ganando su sexto GP consecutivo. El título de campeón del mundo fue el lógico complemento de un año excepcional para el piloto milanés. Y también para la Ferrari, que ubicó sus 500 F2 en los primeros cuatro lugares de la tabla con Ascari, Farina, Taruffi y Fischer.

## LA CLASIFICACION DEL CAMPEONATO 1952

| Piloto | Auto | Puntos | Victorias |
|---|---|---|---|
| **Ascari** | Ferrari | 36 | 6 (B,F,GB,A,H,I) |
| **Farina** | Ferrari | 25 | |
| **Taruffi** | Ferrari | 22 | 1 (S) |
| **Fischer** | Ferrari | 10 | |
| **Hawthorn** | Cooper-Bristol | 10 | |
| **Manzon** | Gordini | 9 | |
| **Ruttman** | Agajanian | 8 | 1 (Indy) |
| **Villoresi** | Ferrari | 8 | |
| **González** | Maserati | 6,5 | |
| **Behra** | Gordini | 6 | |
| **Rathmann** | Grancor-Wynns | 6 | |
| **Hanks** | Bardhal | 4 | |
| **Wharton** | Frazer-Nash y Cooper-Bristol | 3 | |
| **Poore** | Connaught | 3 | |
| **Carter** | Belanger | 3 | |
| **Bonetto** | Maserati | 2 | |
| **Brown** | Cooper-Bristol | 2 | |
| **Frère** | HWM y Gordini | 2 | |
| **Thompson** | Connaught | 2 | |
| **Cross** | Bowes Seal | 2 | |

## 1952: LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

| | |
|---|---|
| **GP Suiza,** 18 de mayo | 1° Taruffi, 2° Fischer |
| **GP Bélgica,** 22 de junio | 1° Ascari, 2° Farina |
| **GP Francia,** 6 de julio | 1° Ascari, 2° Farina, 3° Taruffi |
| **GP Inglaterra** 19 de julio | 1° Ascari, 2° Taruffi |
| **GP Alemania,** 3 de agosto | 1° Ascari, 2° Farina, 3° Fischer, 4° Taruffi |
| **GP Holanda,** 17 de agosto | 1° Ascari, 2° Farina, 3° Villoresi |
| **GP Italia,** 7 de septiembre | 1° Ascari, 3° Villoresi, 4° Farina |

***En la foto de arriba, la largada del GP de Francia: lideran Farina, Ascari, Taruffi, todos con Ferrari. A la izquierda, Taruffi abandona la carrera.***

# LAS FERRARI DE COMPETICION

## GT CARRERA

# F40 LM, la inconclusa

**En 1989 debuta con Alesi, pero no logra ninguna victoria en su trayectoria.**

*La F40 en version competición denominado LM.*

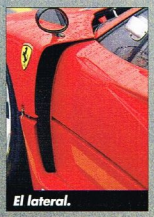
Una Ferrari nacida en Padua? Parece una locura, pero es la verdad: la F40 LM pertenece al pequeñísimo grupo de las Ferrari de carrera que no nacieron en Maranello sino en los talleres de Giuliano Michelotto. Un hombre esquivo, reservado pero encendido por una pasión total y una dedicación absoluta a los vehículos del Cavallino, y por eso capaz de realizar los sueños de otros apasionados, como llevar a la pista la F40. Cuando, en el verano de 1987, pocos días después de la presentación de la F40, Daniel Marin, presidente de Ferrari France (y sucesor del mítico Charles Pozzi), llegó a Maranello con la propuesta de hacer competir la nueva deportiva del Cavallino, no tuvo problemas para recibir la autorización de la Casa y de Ferrari.

### LA F40 LM NACE POR INICIATIVA DE LA FERRARI FRANCE

No podía ser de otra manera, considerados los antecedentes de Ferrari France: luego de la decisión de 1973 de concentrar los esfuerzos de la escudería sólo en la Fórmula 1, fue la filial gala la que obtuvo los mejores resultados, primero con la BB512 LM y luego con la formidable 308 GTB.

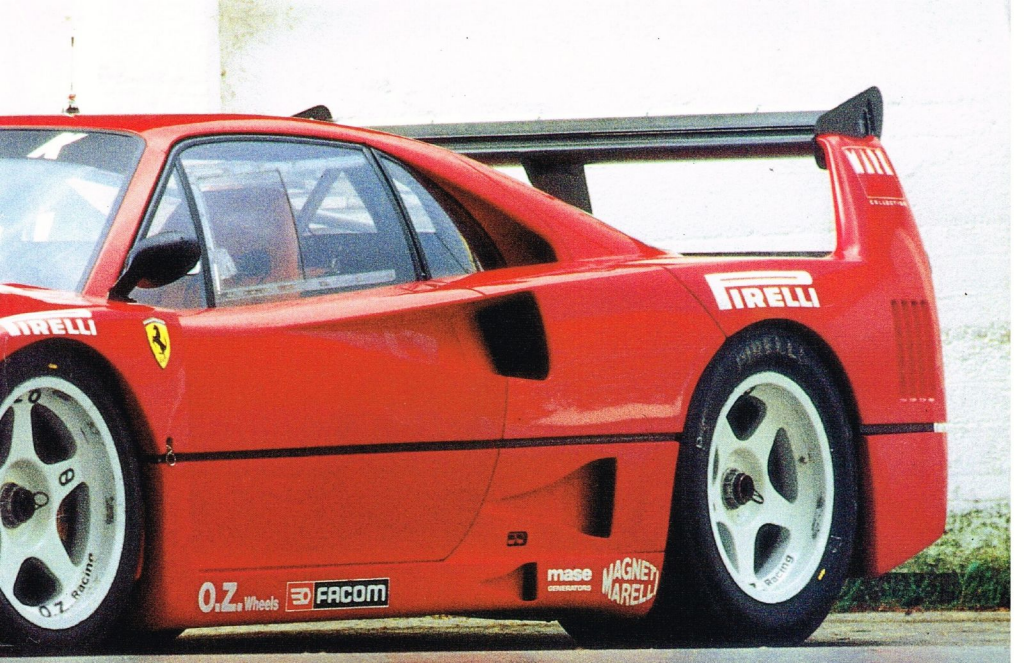
### COMO DICE SU NOMBRE, ESTA HECHA PARA CORRER EN LE MANS

El objetivo era presentar el auto en las 24 Horas de Le Mans de junio de 1989: por eso fue bautizado F40 LM. Las modificaciones parecían pequeñas, con respecto a la versión de serie, pero en realidad fueron muy profundas. La cilindrada quedó en 2936 cm³, pero fueron cambiadas tapas de cilindros, bielas, pistones, turbocompresores, y los sistemas de enfriamiento y de lubrica-


El lateral.

Los frenos autoventilados.

Los interiores espartanos con butacas "racing".




**FICHA TECNICA**

**Motor:** central longitudinal, 8 cilindros en V a 90°, diámetro por carrera 82x69,5 mm, cilindrada 2936 cm³

| | |
|---|---|
| **Distribución:** | biárbol a la cabeza accionado por correa dentada, 4 válvulas por cilindro |
| **Alimentación:** | inyección electrónica Weber-Marelli, 2 turbocompresores IHI con intercooler |
| **Potencia:** | 460 CV a 11.200 vueltas por minuto |
| **Cuerpo vehículo:** | célula tubular en acero reforzada con paneles de kevlar |
| **Tracción:** | trasera, cambio de cinco marchas con injerto frontal |
| **Suspensiones:** | ruedas independientes |
| **Dirección:** | cremallera |
| **Frenos:** | discos autoventilados de 355 mm |
| **Llantas:** | marca Oz en aleación liviana, delanteras de 12x17 pulgadas y traseras de 14,5x17 pulgadas |
| **Neumáticos:** | Pirelli Corsa del. 315/620, tras. 375/695 |
| **Tanque:** | capacidad total de 120 litros |
| **Dimensiones:** | 4,5/1,98 m; distancia entre ejes (paso) 2,45 m |
| **Peso:** | 1225 kilos (reglamento IMSA) |
| **Ejemplares producidos:** | 18 desde 1988 a 1994 |

**Números de chasis:** 79890, 79891, 88521, 88513, 88520, 88522, 88523, 88524, 92235, 92236, 92237, 92238, 95448, 95449, 97881, 97893, 97904

ción, íntegramente. El embrague y los cambios fueron reforzados para soportar un torque máximo de... ¡cerca de 72 Kgm! El chasis se modificó sólo en la estructura tubular, para aumentar aun más la rigidez.

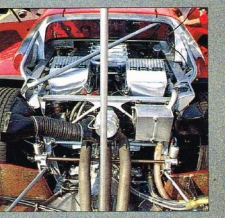
Una serie de inconvenientes llevó a la F40 LM hasta los circuitos americanos del Campeonato IMSA, en lugar de las largas rectas de Le Mans. Los resultados conseguidos demuestran que, a pesar del corto tiempo de desarrollo y los escasos recursos financieros, el potencial del auto era elevadísimo. Si el esfuerzo se hubiese prolongado en el tiempo, el botín habría sido más rico.

## LA AVENTURA DE LA F40 LM DURO UNA SOLA TEMPORADA

Lamentablemente, tras una sola temporada (sin contar las dos carreras de 1989, que en la práctica fueron las pruebas finales para el auto y para el futuro "campeoncito" de la Ferrari, Jean Alesi), la F40 LM fue jubilada. Una verdadera lástima: hubiera podido ser una digna heredera de las 250 Berlinetta y GTO.

## LA CARRERA DE LA F40 LM

| Carrera | Fecha | Piloto | Resultados |
|---|---|---|---|
| **Laguna Seca** (California) | 14/10/1989 | J. Alesi | 3° |
| **Mid-Ohio** (Ohio) | 3/ 6/1990 | Jabouille/Grouillard | 3° |
| **Mosport** (Canadá) | 24/ 6/1990 | Laffite/Haywood | 2° |
| **Road America** (Wisconsin) | 19/ 8/1990 | J.P. Jabouille | 2° |
| **Watkins Glen** (Nueva York) | 23/ 9/1990 | Haywood/Ferte | 2° |
| **Lime Rock** (Connecticut) | 30/ 9/1990 | Jabouille/Van De Poele | 5° |



*El V8 biturbo de 460 caballos.*

# 348 Spider, el sueño

1993: llega la heredera de la 250 California y de la Daytona Spider. Expresamente pensada p
en Los Angeles, con Sharon Stone como madrina. En 1995 fue sustituida por la versión des

*Una spider nacida especialmente para el sol, el mar, el tiempo libre. Una Ferrari pensada para los espacios abiertos de California.*

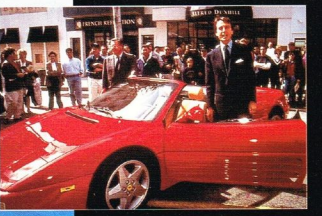
Lo que el viento se llevó. La historia de la 348 Spider podría comenzar así, con una carrera bajo el sol de California con el viento entre el cabello.
Una versión de cuatro ruedas del sueño americano. Y no podría ser de otra manera, ya que la 348 Spider debutó justamente en Rodeo Drive, Los Angeles (EE.UU.), con un entorno de divas y personajes públicos, como la madrina Sharon Stone y el actor James Garner.

*La 348 Spider durante las pruebas en Fiorano.*

Hacía falta una Ferrari spider desde la salida de la Mondial Cabrio. Increíble: tan lindas, tan buscadas y sin embargo tan pocas, demasiado pocas. La 348 tiene así el mérito de haber llenado, en 1993, un vacío que por algún tiempo había dejado en ayunas a los más fieles del Cavallino, obligándolos a conformarse con las versiones GTS de las berlinettas de Maranello, que no son por cierto verdaderos spiders.

## EL CHASIS ES IDENTICO AL DE LA 348 TB

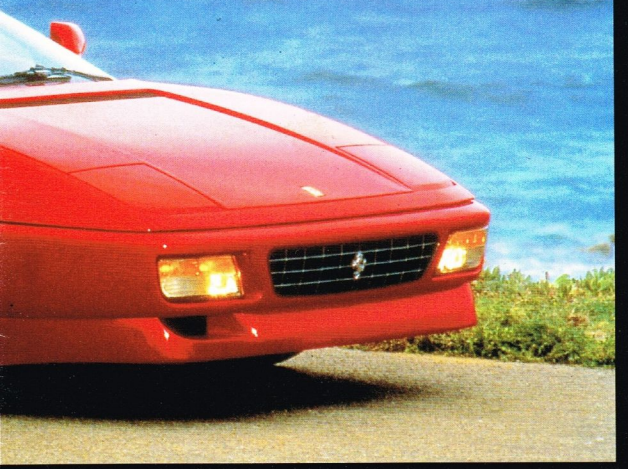
Entonces, un auto y un sueño para satisfacer a los clientes de todo el mundo que desean recibir de una Ferrari emociones, un motor ruido-



*Luca de Montezemolo, presidente de la Ferrari, en la presentación en EE.UU.*

# americano

ara Estados Unidos, fue presentada mundialmente
cubierta de la F355, que debutó en Montecarlo.



so, una caja sensible, performances verdaderamente deportivas aun al precio de sacrificar algo, pero apenas algo, de confort. Partir de la arquitectura de la coupé original para llegar a un spider, sin desnaturalizar la filosofía básica del modelo, fue mérito de la maestría de Pininfarina. El chasis es el mismo de la 348 TB y es una estructura tubular de elementos diferenciados con una jaula suplementaria que sostiene el motor y las suspensiones traseras.

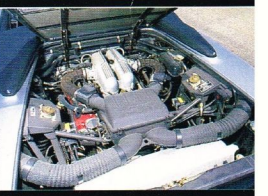
## 8 CILINDROS, CAJA TRASVERSAL: EL VERDADERO PLACER DE MANEJAR

El motor, ubicado en posición central longitudinal, es el 8 cilindros en V de 3405 cm³ con cuatro árboles de levas a la cabeza, cuatro válvulas por cilindro y lubricación con cárter seco.

La caja es transversal (cinco velocidades) y en un mismo bloque con el diferencial autobloqueante. La carrocería, diseñada por Pininfarina, es de aluminio y acero, producida por la Scaglietti. Tiene el aspecto estético de la 348 segunda serie, con el Cavallino cromado en el centro de la parrilla delantera y el spoiler delantero y lateral del mismo color de la carrocería. El motor es una versión potenciada: 320 caballos en vez de 300.

## LA CAPOTA DE TELA NACIO EN EL TUNEL DE VIENTO

La capota de tela, proyectada y realizada por la propia Ferrari, fue estudiada en el túnel de viento de la casa de Maranello, de manera tal que pudiera reproducir, cerrada, el mismo perfil de la versión berlinetta. Cuando está plegada desaparece casi totalmente detrás de los ocupantes con un movimiento que permite conservar tanto la habitabilidad de los interiores como la capacidad del tanque de combustible. Todo esto pudo conseguirse gracias a las características de su su chasis tubular que, a pesar de la transformación de auto cerrado en abierto, no requirió cambios en la búsqueda de mayor rigidez, modificaciones que son casi siempre necesarias en los automóviles con chasis autoportante. Fue suficiente re-



*El motor de 8 cilindros en V de 3,4 litros de cilindrada de la 348 Spider. Tiene lubricación con cárter seco y 32 válvulas.*

forzar las vigas laterales y el marco del parabrisas, que cumple la función de barra antivuelco, para mantener la misma rigidez torsional de la coupé.

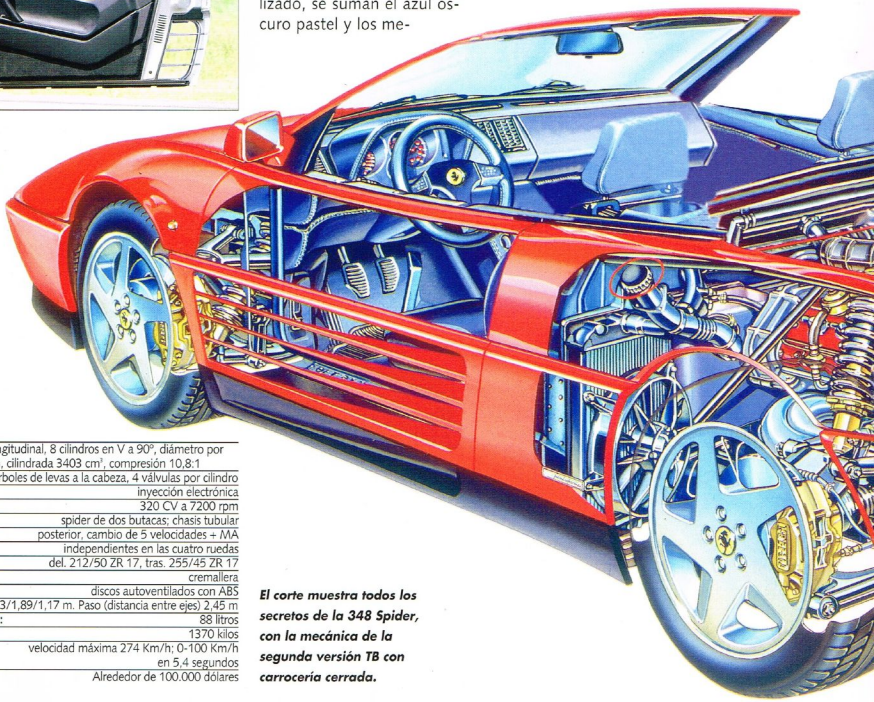
## GRAN CONFORT A PESAR DE SER UNA SUPERDEPORTIVA

La capota es de doble tela, multicapa, con luneta de plástico. Se acciona manualmente, con gran comodidad y rapidez, gracias a una manija que destraba y permite doblar hacia adentro los montantes centrales, para luego apoyar el techo al cuerpo del vehículo y fijar el forro cubre-capota con botones automáticos. El habitáculo ofrece un buen nivel de confort para un auto superdeportivo. La 348 Spider tiene butacas similares a las de la 512 TR y un amplio surtido de accesorios: tapizados de cuero, climatizador automático, espacio para equipo de audio. Sólo hay que pagar aparte el set de valijas hechas a medida, mientras que la amplia selección de colores, aunque no de serie, no implica un mayor costo. Así, a los clásicos rojo, negro, gris plata, verde oscuro y azul metalizado, se suman el azul oscuro pastel y los metalizados oro, marrón, rojo oscuro, verde claro, celeste, ciruela, azul claro y azul medio. Para los interiores la gama es también abundante: negro, azul, rojo, beige, crema y gris se suman al blanco, *testa di moro*, arena y tabaco. También el color de las alfombras puede elegirse entre el negro, el rojo, el azul, el marrón y el castor.

***El diseño refinado de la 348 Spider es evidente aun en las sofisticadas puertas.***

## MECANICA DE VIEJO ESTILO CON POCA ELECTRONICA

La línea del auto abierto deja sin aliento, también por la mayor inclinación del parabrisas con respecto a la coupé. En ruta, la 348 Spider es una auténtica Ferrari.



***El corte muestra todos los secretos de la 348 Spider, con la mecánica de la segunda versión TB con carrocería cerrada.***

FICHA TECNICA

| | |
|---|---|
| **Motor:** | central, longitudinal, 8 cilindros en V a 90°, diámetro por carrera 85x75 mm, cilindrada 3403 cm³, compresión 10,8:1 |
| **Distribución:** | 4 árboles de levas a la cabeza, 4 válvulas por cilindro |
| **Alimentación:** | inyección electrónica |
| **Potencia:** | 320 CV a 7200 rpm |
| **Cuerpo vehículo:** | spider de dos butacas; chasis tubular |
| **Tracción:** | posterior, cambio de 5 velocidades + MA |
| **Suspensiones:** | independientes en las cuatro ruedas |
| **Neumáticos:** | del. 212/50 ZR 17, tras. 255/45 ZR 17 |
| **Dirección:** | cremallera |
| **Frenos:** | discos autoventilados con ABS |
| **Dimensiones:** | 4,23/1,89/1,17 m. Paso (distancia entre ejes) 2,45 m |
| **Capacidad tanque:** | 88 litros |
| **Peso:** | 1370 kilos |
| **Performance:** | velocidad máxima 274 Km/h; 0-100 Km/h en 5,4 segundos |
| **Precio original:** | Alrededor de 100.000 dólares |

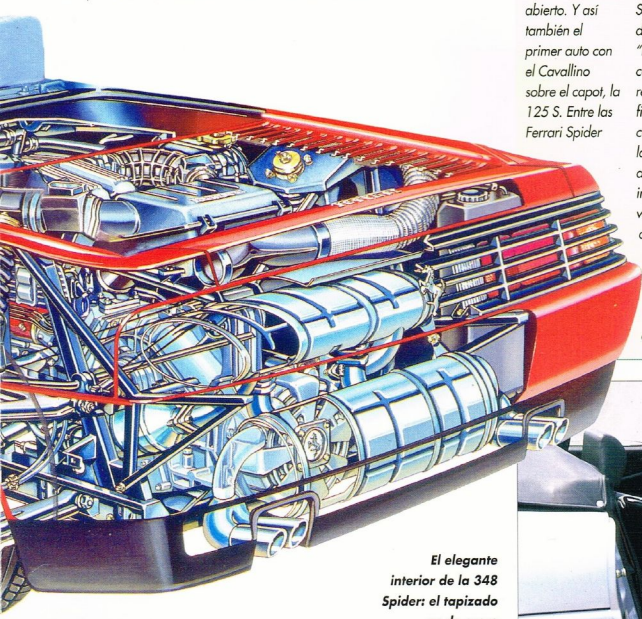
Una deportiva sin compromisos, capaz de brindar emociones y satisfacciones aun llevada al límite, y que requiere de un manejo experto, a diferencia de muchas deportivas cargadas de confort y electrónica. Ya al subir a ella se comprueba que la 348 Spider no es sólo un auto lindo para la vista: la palanca de cambio con selector de parrilla cromado, la bocha negra, los instrumentos circulares con números rojos y los interruptores similares a los de un auto de carrera envían un mensaje inconfundible. El torque de 33 Kgm a 5000 rpm permite viajar con soltura aun en relaciones más bajas, pero alcanza con una leve presión sobre el acelerador para que los caballos aparezcan decididamente, alcanzando los 220 Km/h en apenas mil metros. El comportamiento en velocidad y en curvas es decididamente bueno y seguro, porque la 348 Spider, además del ABS, tiene suspensiones modificadas para que el manejo sea más fácil y menos nervioso. Esto se logró sencillamente, ya que la distribución de peso de la 348 es ideal: motor central y caja transversal, lo cual significa que en el mixto, con curvas cerradas, el comportamiento varía con el suministro de la potencia de bajovirante a sobrevirante.

Nada más natural en una Ferrari, un auto que desde siempre se maneja más con el acelerador que con el volante. Un auto de aquellos que no se olvidan nunca.

*La 348 Spider frente a la casa de Enzo Ferrari en Fiorano.*

## TODAS LAS FERRARI SPIDER

*La Ferrari nació spider: el Auto Avio Costruzioni 815 era de hecho un biposto abierto. Y así también el primer auto con el Cavallino sobre el capot, la 125 S. Entre las Ferrari Spider que salieron a la venta, la primera fue la 340, presentada por Touring en el Salón de Turín de 1951. Era un "botecito" de competición que retomaba fielmente las características de las Sport del año anterior, incluyendo el volante a la derecha. En 1953 nació la 375 América, expresamente destinada al mercado estadounidense y caracterizada por las grandes dimensiones y la cilindrada de 4523 cm³. Anticipó muchos detalles estilísticos de las Ferrari siguientes, como los faros carenados y el capot largo con toma de aire central. La 250 GT Cabriolet es de 1957, y poco después la siguió la mítica Spyder California. Luego, hubo que esperar hasta 1969 para reencontrar, con la Daytona Spider, un spider biposto de la casa de Maranello. En 1993 llegó la 348 Spider y en 1995 debutó la superdeportiva F355 Spider.*



***El elegante interior de la 348 Spider: el tapizado es de cuero Connolly.***

INFANCIA Y ADOLESCENCIA

# Los primeros años de un hombre legendario

Nació en Módena en 1898. La fecha no es segura, pero la pasión por el automovilismo en Enzo Ferrari fue una constante desde la adolescencia. Consiguió trabajo en Milán, en la CMN, de la que luego iba a ser piloto. Corrió en los años de Ascari, Nazzaro y Campari.

**NACIDO PARA GANAR** "Mi adolescencia conoció tres pasiones dominantes, tres grandes sueños: tenor de ópera, periodista deportivo y piloto de automóviles. El primer sueño fracasó por falta de voz y de oído; el segundo resistió, voluntariosa pero ineficazmente; el tercero tuvo su curso, su evolución."

Los primeros deseos de Enzo Ferrari fueron aquellos de un niño feliz. Nació en Módena, bajo la nieve, el 18 de febrero de 1898. Tanta nieve que los padres se vieron obligados a posponer por dos días el trámite de anotarlo en la Comuna. El padre, Alfredo, nacido en Carpi, había montado un taller para construir materiales destinados al ferrocarril; era un apasionado de la música y violonchelista regular. La madre, Adalgisa Bisbini, originaria de Forlí, en el campo, era, según Enzo, "una hermosa mujer". Dos hijos: el primero se llamaba Alfredo, "Alfredino", Dino, como el padre, según una tradición de familia. La misma que iba a seguir, sin suerte, el mismo Enzo.

Dos años separaban a los hermanos, pero también los gustos y los caracteres. Alfredo amaba el estudio, Enzo lo odiaba. Resultado: doble bochazo en primer año. Mejor el trabajo, mejor probar con el periodismo, con la *Gazzetta dello Sport,* para la que escribió sus primeras notas desde el estadio de Módena, a los 16 años. La familia Ferrari era una familia saludable, una de las 27 en Módena que poseían un automóvil (primera compra: un De Dion Bouton monocilíndrico de 1903), que los fines de semana salía a comer, que iba al teatro o a ver las carreras. ¿La primera vez de Enzo Ferrari en una pista? El 6 de septiembre de 1908: espectador de la Copa Florio, ganada por Felice Nazzaro en Bolonia con un Fiat 130 HP.

Llegó la Gran Guerra; llegó también para la familia Ferrari un cambio brusco del destino. El padre de Enzo murió en febrero de 1915, de pulmonía. Alfredo, que había ido como voluntario para transportar a los heridos con un Diatto Torpedo comprado por el padre, murió un año después en el sanatorio Sortenna de Sondrio. Enzo fue reclutado recién en 1917, y destinado a herrar mulas; se enfermó de pleuritis y fue internado en un hospital de Brescia y luego en Bolonia. Logró curarse; la guerra estaba ya en sus últimos capítulos, pero la situación de la familia había cambiado radicalmente y tuvo que buscar trabajo. Tenía en su poder una carta de recomendación para la Fiat, firmada por su coronel; era titular del registro de conductor número 1363 y, contra la opinión de su madre, decidió viajar a Turín. Era noviembre de 1918 y eran muchos los que volvían de la guerra, demasiados hasta para la Fiat. De trabajo, por el momento, ni hablar: "Cruzando el parque del Valentino, luego de barrer la nieve con las manos, me dejé caer en un banco. Estaba solo, mi padre y mi hermano no existían más. La angustia me ganó y lloré. Volví a sentarme en ese mismo banco muchos años después, en 1947, cuando el querido Sommer ganó con la Ferrari 12 cilindros el Gran Premio de Turín, el primero luego de la Segunda Guerra Mundial. ¡Las lágrimas de aquel día tenían otro sabor!"

***Enzo Ferrari en 1921, en la largada del 2º Circuito del Mugello.***

Enzo Ferrari se quedó en Turín, buscó trabajo y esperó la derogación del decreto que prohibía la circulación de autos particulares, el 1º de enero de 1919. La actividad de la industria automovilística arrancó inmediatamente y así llegó su primer empleo, en el taller Giovannoni, que transformaba camiones Lancia en autochasis que se entregaban a la carrocera Italo-Argentina de Milán. Ferrari viajaba continuamente entre las dos ciudades. En Milán conoció a Ugo Sivocci, joven piloto y ex ciclista. Gracias a su ayuda fue empleado como tester en la CMN (Construcciones Mecánicas Nacionales), poco antes de la Pascua de 1919. Fue a vivir en pleno centro, en Corso Vittorio

*Arriba, Ferrari en 1931 con sus mecánicos; en sentido inverso a las agujas del reloj, en 1920 en carrera con Isotta Fraschini, en 1919 con CMN, en 1925 con Alfa y en 1921 otra vez con Alfa.*

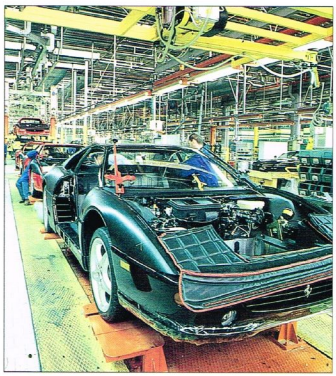
Emanuele II, frecuentó a pilotos y constructores, esperó la vuelta de las competencias automovilísticas. La primera carrera después de la guerra se disputó el 24 de agosto en Dinamarca y fue ganada por un italiano, Ferdinando Minoia. Se volvió a competir también en Italia: Ferrari acababa de comprar un CMN 15/20 y se inscribió en la Parma-Poggio di Berceto, programada para el 5 de octubre de 1919. Persuadió al amigo Nino Beretta para que fuera su copiloto. Largó con el número 29, llegó cuarto en su categoría, 11° en la general, y recibió a lo largo del recorrido "retazos de los aplausos de un público que se peló las manos por el gran Antonio Ascari, ganador absoluto con su Fiat Gran Prix 1914". Promedio de Ascari: 83,275 kilómetros por hora. Casi sin darse cuenta, Enzo Ferrari se transformó en piloto. Tenía tan sólo 21 años, pero poseía un auto para empezar como un verdadero pionero. Luego de la Parma-Poggio di Berceto pensó en una revancha, en la Targa Florio del 23 de noviembre. Una carrera durísima, que afrontaría luego de un viaje largo y cansador con el mismo CMN. No iba a ser un triunfo, pero ya la larga aventura motorística había comenzado.

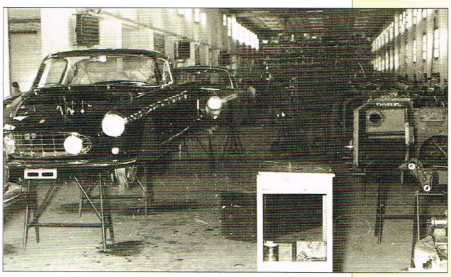
LA FABRICA

# Línea de montaje

Es moderna, pero sin ninguna concesión a la tecnología como fin en sí mismo.

Aquí el trabajo manual es aún el secreto para construir autos míticos.





*La confrontación de dos épocas: a la izquierda, la moderna línea de montaje con una 456 GT; a la derecha, en 1958 con las 250.*

Si se organizara un campeonato mundial de velocidad en producción de automóviles, la Ferrari llegaría... última: en un día de trabajo salen de Maranello apenas nueve F355 y una F512 M y media.

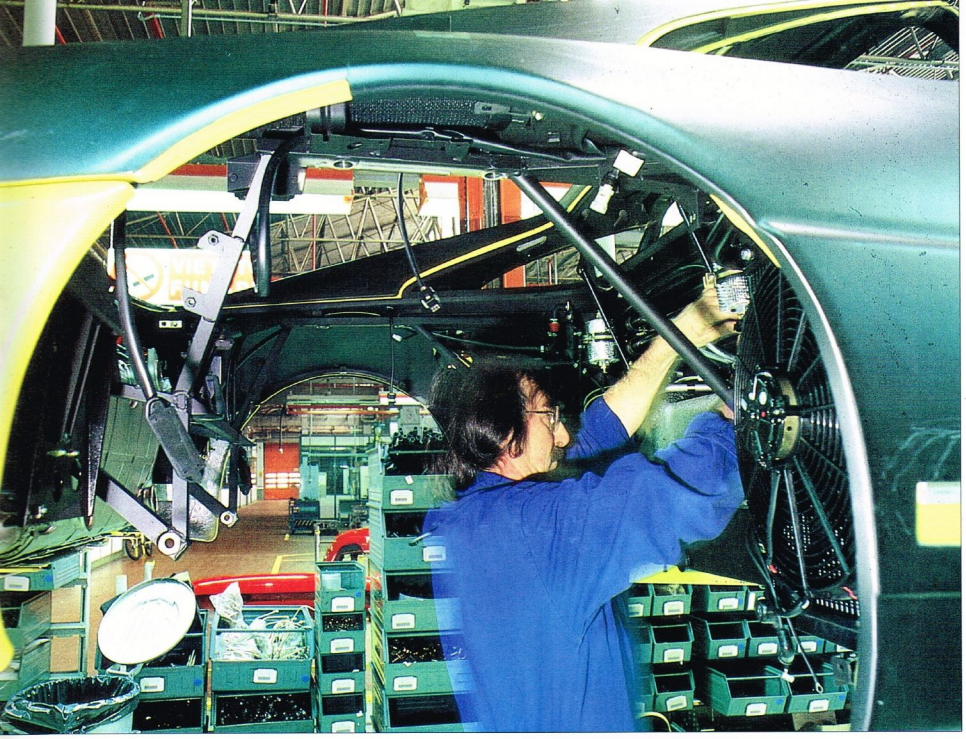
## TRES LINEAS DE MONTAJE: PARA LOS 12 Y LOS 8 CILINDROS Y PARA LA F50

En Maranello las líneas de montaje son tres: una para las 8 cilindros (F355), otra para las 12 cilindros (F512 M y 456 GT) y una, que no siempre está activada, para las series especiales, donde en el pasado se armaba la F40 y hoy nace la F50. Las dos líneas principales tienen veinticuatro estaciones de trabajo cada una: dieciséis para la parte mecánica y ocho para la carrocería. La línea de las 8 cilindros avanza cada 52 minutos (para ser exactos, cada 51 minutos y 50 segundos, porque los diez segundos restantes se necesitan para el adelantamiento de la línea), y la de las 12 cilindros cada 102 minutos. En la primera trabajan 34 personas, 20 para la mecánica y 14 para la carrocería, y en la segunda 39 (23+14). Además de los titulares de las estaciones, existen equipos de soporte, verdaderos comodines de la sección (ocho para la línea F355 y cinco para las 12 cilindros), que entran en acción cuando la producción está atrasada, cuando hay que reemplazar a algún obrero enfermo o cuando los autos presentan algún defecto en el control final y tienen que corregirse. En la línea trabajan cuatro mujeres.

*Dos mecánicos instalan un motor.*

## SE COMIENZA CON LA PEDALERA Y SE TERMINA CON EL VOLANTE

Las Ferrari llegan con el chasis desnudo y vienen levantadas con un gancho que permite a los obreros trabajar en las partes mecánicas con mayor comodidad. El montaje comienza con pedaleras, cañerías, paragolpes, faroles, conductos de aire, caja de dirección, barra estabilizadora anterior, tanque, acondicionador, centrales electrónicas (ABS incluido). Luego, en la estación 16, llega el turno del motor, que en las F512 M y 456 GT se instala directa-



mente sobre el chasis, mientras que en la F355 (que en la fábrica llaman la "Ferrarita") antes tiene que ser armado sobre un semi-chasis jaula de caños.

## LOS OBREROS DE LAS 12 CILINDROS SON MAS EXPERTOS

El trabajo sigue con el armado de los interiores, los vidrios, el volante y un control final de todos los detalles.

El funcionamiento de la línea de los automóviles de 12 cilindros es más complejo que el de los de 8 cilindros. Si en la F355 cada obrero se ocupa de una estación (con un tiempo de trabajo de 52 minutos en cada parte determinada), en las 12 cilindros un obrero trabaja 204 minutos consecutivos en la 456 GT (es decir dos estaciones) y 408 en la F512 M (cuatro estaciones). Y cada tres días un obrero sigue una F512 M desde el inicio hasta el final de la línea, operación necesaria para mantener el promedio de producción. Por esto también los trabajadores de la línea de las 12 cilindros son más expertos y tienen mayor antigüedad. El promedio de edad, que disminuyó mucho en los últimos años, es de 30 años para las 12 cilindros y de 26 para las 8 cilindros. Cada vez que un auto está terminado y sale de la línea, suena una sirena.

*Cada día en los patios de la Ferrari aparecen 2,33 456 GT y apenas 1,5 unidades de la heredera de la F512 M berlinetta.*

### TRES F512 M CADA DOS DIAS

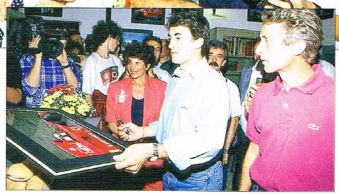
*Para salir de la línea de montaje, una 8 cilindros F355 necesita 1248 minutos, es decir 20,8 horas, equivalentes a poco más de dos días y medio de trabajo. Una 12 cilindros 456 GT o F512 M requiere un tiempo todavía superior: 2448 minutos, 40,8 horas que, divididas por las 8 horas de un día de trabajo, dan 5 días y una hora.*

***Arriba, un obrero trabaja sobre el chasis de una Ferrari F355. Una vez terminado, el vehículo será llevado con un carrito eléctrico (a la izquierda) a la sección de prueba y control.***

LOS CLUBES DE HINCHAS

# Ferrari Club Vedano al Lambro

Es el más deportivo de Italia: está a tan sólo cien metros del autódromo de Monza.



*Fotos de grupos de socios del club de Monza: arriba con Nigel Mansell, a la derecha con Jean Alessi.*

Fue el primer círculo de hinchas ferraristas bautizado con el título de Ferrari Club. Nació en 1967 y no podía ubicarse sino a pocos pasos del Autódromo Nacional de Monza, en Vedano al Lambro, pueblo de la Brianza donde la pasión por los motores es inmensa.

## NACIO EN 1967 PARA SEGUIR LAS CARRERAS DE LAS "ROJAS"

Su padre fundador fue Alfonso Villa, que inauguró el círculo el 24 de abril de 1967, en ocasión de los Mil Kilómetros de Monza, con la presencia de Lorenzo Bandini. Eran los tiempos de la rivalidad entre Ferrari y Ford en el Mundial de Marcas, y uno de los objetivos del club era precisamente el de reunir a los hinchas de las "rojas" y organizar viajes para las carreras más importantes de Europa.

## HOY LOS SOCIOS SON CERCA DE 130, PERO ALGUNOS HINCHAN POR WILLIAMS

El número de socios en esos años logró la cifra récord de 230 apasionados, pero paulatinamente bajó hasta los 130 en los años 90. Hinchas ferraristas, pero también de McLaren y Williams, son bienvenidos en los viajes y en las noches de fiesta del club en la sede social de Vicolo Isonzo, donde todos los viernes por la noche se reúnen los miembros del Ferrari Club italiano más cercano a un autódromo. Entre sus socios ilustres se encuentran los hermanos Tino y Vittorio Brambilla, célebres pilotos de los años 60 y 70, Ercole Colombo, uno de los fotógrafos hoy más apreciados de la F1, y la esquiadora Deborah Compagnoni. Claro que ya no habrá ocasión de compartir frutillas al vino con Graham Hill, como pasó en 1970. Pero el espíritu del Ferrari Club Vedano al Lambro permanece genuino y fiel a sí mismo.

### COMO INSCRIBIRSE

*La inscripción es abierta y cuesta 30 mil liras (unos 20 dólares) por año. La sede está a cien metros de la Porta Vedano de la pista de Monza. Para informes: Ferrari Club Vedano al Lambro, Vicolo Isonzo 13, 20057 Vedano al Lambro, Milano (Italia). Tel. 0039/039/7 95022, señor Alfonso Villa.*

REUNIONES

# El Mugello, Ferrari en casa

En la pista, propiedad del Grupo Fiat, en octubre se realiza la reunión más importante.

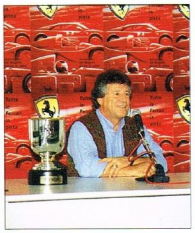
El lugar de encuentro tradicional, oficial, más importante del año para los propietarios de Ferrari de época, para los apasionados del Cavallino más entusiastas, para los socios de los Ferrari Club Italia y para quienes corren en el Challenge organizado por la casa de Maranello, es la reunión de octubre en el autódromo del Mugello.

*Las Ferrari alistadas en el paddock del circuito del Mugello y, en primer plano, una 348 especial.*

## VER DE CERCA A LOS PROTAGONISTAS DE LA CASA DE MARANELLO

Se trata de una de las raras ocasiones que tienen los hinchas de la Ferrari para estar cerca de los protagonistas de sus sueños: los pilotos de Fórmula 1, el equipo, los mecánicos, el director deportivo. Y especialmente poder casi tocar las monoplazas de Fórmula 1, disponibles al público por única vez en el año. ¿Ciencia-ficción? Exacto. Dos días pintados de rojo Ferrari, de pura pasión automovilística. Con huéspedes excepcionales, como Giovanni Agnelli, Cesare Romiti, Luca Cordero di Montezemolo y famosos pilotos que en los años 50 y 60 corrieron para el Cavallino. Dos jornadas para los superfieles de las "rojas" que estén dispuestos a llegar a Toscana desde los cuatro rincones del mundo. Porque la reunión Ferrari en el Mugello tiene características internacionales, gracias a la final europea del Challenge.

*Mario Andretti fue premiado en una edición de la reunión.*



*Giovanni Agnelli entre Alesi, a la izquierda, y Berger.*

## PILOTOS QUE LLEGAN DE TODA EUROPA

En los últimos años los autos presentes en las reuniones llegaron a las 400 unidades, entre unas cincuenta o sesenta 348 GT y F355 versión Challenge, las Granturismo históricas, las F1 conducidas por Berger y Alesi. Una verdadera zambullida en la pasión por la Ferrari. Además, para los afortunados propietarios de una Ferrari de época o moderna, existe también la posibilidad de ingresar en la pista con el vehículo propio para realizar alguna vuelta, sin límites de velocidad.

## TODOS LOS SOCIOS EN PISTA

*Formalmente, pueden participar solamente los socios del Ferrari Club Italia y los socios de los Ferrari Club de todo el mundo. Quien se inscribe con su propio auto paga cerca de un millón de liras (570 dólares) y tiene derecho a estar en la pista, y a comida y alojamiento en hotel. El autódromo está abierto al público, que puede acceder a las tribunas pagando 15 mil liras (8,50 dólares). El sector de boxes es rigurosamente exclusivo.*

*Una 250 Berlinetta.*

PINTURA

# Michael Turner, las Ferrari sobre tela

Los cuadros del pintor inglés están entre los más cotizados por los aficionados. Muchos muestran carreras del Cavallino y cuestan hasta 15 mil dólares.

*A la izquierda, Gran Premio de Alemania 1994: Gerhard Berger gana la carrera. A la derecha, Gran Premio de Alemania 1957: Mike Hawthorn y Peter Collins con Ferrari Dino.*

Las rojas Dino 246 F1 de Peter Collins y Luigi Musso se desafían en la curva parabólica, con estruendo de motores y escapes, y con el público que, de pie, grita apasionadamente. ¿Es el circuito de Monza en 1958? No; es la pared de la casa de un aficionado, en 1998. Porque todo está en un cuadro de Michael Turner, una de las pinturas que hacen revivir auténticas emociones.

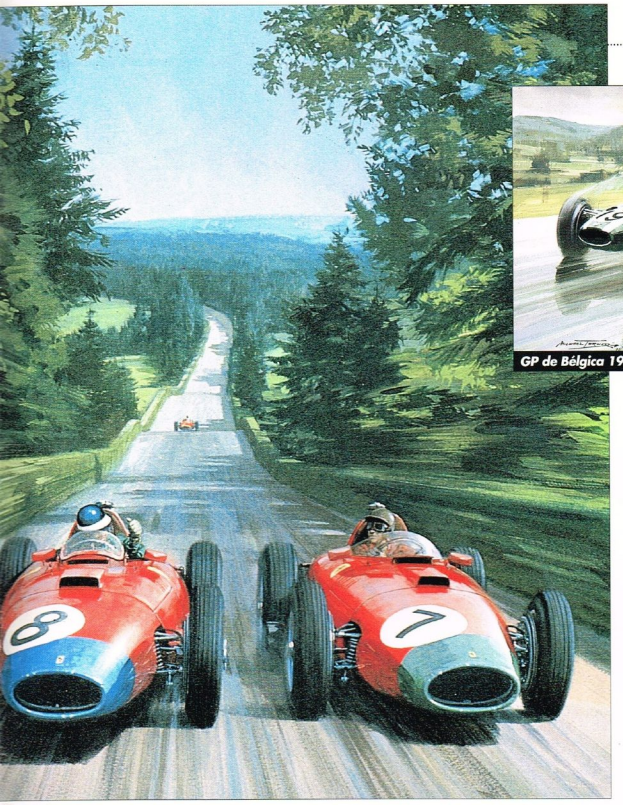
*Eugenio Castellotti en carrera en las Mil Millas.*

## LAS PINTURAS DE AUTOS SE HAN VUELTO OBJETOS DE COLECCION

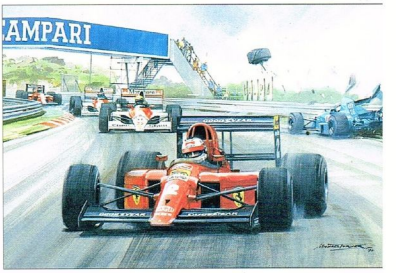
Si bien desacreditadas por los críticos de arte, las pinturas que tienen autos como tema están conquistando el interés aun de aquellos que no son apasionados del automovilismo. Claro que, superada la época en la que cualquier boceto de una Ferrari podía venderse por un buen precio, hoy el mercado se hizo más exigente y selectivo, y sólo las obras de artistas de relieve logran cotizaciones importantes. Uno de ellos es Michael Turner (tal vez el más famoso de todos) que, con más de 35 años de trayectoria, trabaja en un estudio rodeado por la campiña inglesa y, a pesar de su apariencia serena y tranquila, lleva las competencias en el corazón.

## LOS CUADROS DE TURNER SON ILUSTRACIONES PERFECTAS

Desde el punto de vista artístico, Turner puede considerarse más un ilustrador que un pintor. En efecto, se muestra muy cuidadoso con los detalles técnicos de los



GP de Bélgica 1966: John Surtees, Ferrari; precede Jochen Rindt, Lotus.




*Gran Premio de Portugal 1990: Nigel Mansell larga primero.*

autos y todo lo que los rodea, así como con los personajes, sin dejar de ser un maestro representando la velocidad y los paisajes. Si se lo quiere encasillar en una corriente de arte oficial, hay que considerarlo un verista. Pero la fascinación que surge de sus obras supera la simple ilustración escenográfica. Los colores suaves, típicamente ingleses, y el trato fluido y homogéneo, crean una atmósfera que hace de cada una de sus obras una ocasión para sumergirse en el espíritu de un gran premio o de una carrera de duración.

## COMO Y DONDE COMPRAR

*Las telas de Michael Turner se venden a menudo en los remates internacionales. Las cotizaciones son elevadas, hasta los 15 o 20 mil dólares para aquellas con Ferrari de Fórmula 1 o Sport de los años 50 en carrera. Una obra hecha a pedido puede costar de 5 mil dólares (una acuarela de pequeñas dimensiones) hasta 10 mil, en el caso de un trabajo sobre tela. Los cuadros de Turner pueden encontrarse también en algún comercio especializado.*

*Sin embargo, la mejor manera de comprar un cuadro del pintor inglés es dirigiéndose a él directamente: el cuadro será enviado rápidamente y sin los costos de intermediación.*

*La dirección de Michael Turner es: Five Acres, Bislins Lane, Chartridge, Chesham (Bucks), HP5 2SN, Gran Bretaña. Tel. 0044-1494-782349.*

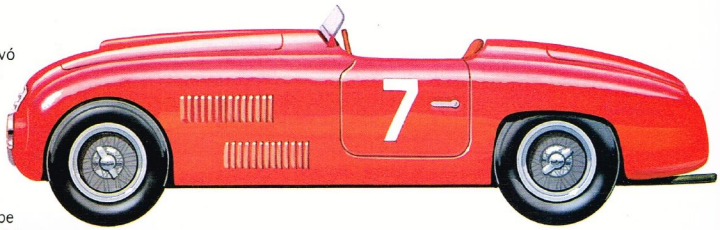
La ejecución de un trabajo de Turner tiene cuatro etapas fundamentales: primero, una profunda investigación histórica y fotográfica; segundo, la elección del tema; tercero, la preparación de varios bocetos, para elegir la perspectiva más eficaz, y cuarto, la realización de la obra con colores acrílicos sobre tela o con acuarela sobre papel.

## SIEMPRE CARRERAS CON LAS FERRARI PROTAGONISTAS

A menudo son las Ferrari las protagonistas de los cuadros de Michael Turner, pero siempre en un contexto, en una escena sacada de las competencias de los años 50, 60 y 70. Se pueden así encontrar las D50 con motor delantero, las Dino 156 de von Trips y Phil Hill, las Sport de las 24 Horas de Le Mans.

# 1948 166 S: REINA DE LAS MIL MILLAS

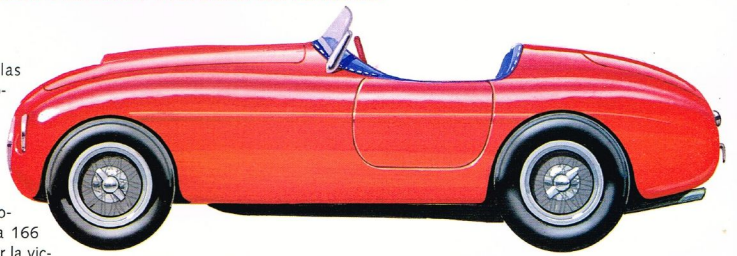
De la 166 SC Spider Corsa derivó una versión sport, la 166 S. Fueron armados dos ejemplares: un spider de líneas esenciales (número de chasis 001/S) y una coupé con carrocería Allemano (número de chasis 003/S). El spider ganó la Targa Florio 1948 con Clemente Biondetti y el príncipe Troubetzkoj. La coupé conquistó las Mil Millas tripulada por Biondetti-Biason. Respecto de las 166 SC de 130 caballos, las S tienen 15 caballos menos.




| | |
|---|---|
| **Motor:** 12 cilindros en V a 60° delantero longitudinal, 60x58,8 mm, 1995,02 cm³, compresión 7,5:1 | |
| **Distribución:** | monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro |
| **Alimentación:** | 1 carburador Weber 32 mm |
| **Potencia:** | 116 CV a 6000 rpm |
| **Cuerpo vehículo:** | biplaza, chasis jaula de caños de acero |
| **Suspensiones:** | del. independientes, tras. de puente rígido |
| **Tracción:** | posterior; cambio de 5 marchas |
| **Frenos:** | tambores |
| **Peso:** | 500 kilos |
| **Velocidad máxima:** | cerca de 160 Km/h |

# 1948 166 MM: PRIMERA VICTORIA EN LE MANS

Nació para ganar y, entre las Sport, ganó todo: la Targa Florio, las Mil Millas, las 24 Horas de Le Mans, las 24 Horas de Francorchamps, todas en 1949. Fue presentada en el Salón de Turín: la carrocería era de la Touring, y fueron producidas unas 20 unidades. La 166 MM (bautizada así para festejar la victoria en las Mil Millas) en 1953 fue modificada en su mecánica y una nueva serie de 20 unidades salió de los talleres de Vignale.



| | |
|---|---|
| **Motor:** 12 cilindros en V a 60° anterior longitudinal, 60x58,8 mm, 1995 cm³, compresión 10:1 (9,5:1 en 1953) | |
| **Distribución:** | monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro |
| **Alimentación:** | 3 carburadores Weber 32 mm |
| **Potencia:** | 140 CV a 6600 rpm (160 en 1953) |
| **Cuerpo vehículo:** | biplaza, chasis jaula de caños de acero |
| **Suspensiones:** | del. independientes, tras. de puente rígido |
| **Tracción:** | trasera; cambio de 5 marchas (4 en 1953) |
| **Frenos:** | tambores |
| **Peso:** | 650 kilos (800 en 1953) |
| **Velocidad máxima:** | cerca de 220 Km/h |

# 1948 166 INTER: LA PRIMERA GRANTURISMO

Es la versión rutera de las 166 S y MM de competición. La 166 Inter nació para el turismo veloz, el granturismo, y por eso fue equipada con un motor con la potencia levemente reducida. Fue la primera GT de la Ferrari. Fueron realizados pocos ejemplares, todos con la carrocería firmada por los nombres más importantes de la época: Bertone, Ghia, Farina, Touring, Vignale. Había versiones coupé y cabriolet, siempre decididamente elegantes.

| | |
|---|---|
| **Motor:** 12 cilindros en V a 60°, anterior longitudinal, 60x58,8 mm, 1995 cm³, compresión 7,5:1 (7:1 en 1951) | |
| **Distribución:** | monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro |
| **Alimentación:** | carburador Weber 32 mm |
| **Potencia:** | 110 CV a 6000 rpm (105 en 1951) |
| **Cuerpo vehículo:** | biplaza, chasis jaula de caños de acero |
| **Suspensiones:** | del. independientes, tras. de puente rígido |
| **Tracción:** | trasera; cambio de 5 marchas |
| **Frenos:** | tambores |
| **Peso:** | 800 kilos (850 en 1951) |
| **Velocidad máxima:** | cerca de 170 Km/h (180 en 1951) |

# LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

*GP de Francia de 1986 en el circuito de Le Castellet, Michele Alboreto sobre Ferrari F1 86: se retirará por problemas mecánicos*

# EL MITO
# Ferrari

***Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño***

## *En el próximo número:*

456 GT, el Cavallino
vuelve al Gran Turismo

P4 contra Ford, un duelo épico
en el Mundial de Marcas 1967

Carlos Reutemann, el heredero de Fangio
en la corte de Maranello

En el taller donde nacen
los tapizados a medida